DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XXIII | Warszawa, dnia 15 listopada 1946 r. | Nr 13

TREŚĆ:

188.

ZARZĄDZENIE
MINISTRA KOMUNIKACJI Z DNIA 8 LISTOPADA 1946 ROKU W SPRAWIE PODNIESIENIA DYSCYPLINY SŁUŻBOWEJ NA P. K. P.

Opinia społeczna w Polsce i ogółu kolejarzy wstrząśnięta została szeregiem katastrof, jakie miały ostatnio miejsce na PKP. Powodem katastrof na stacji Łódź Kaliska, Szczecin, na linii Charsznica — Wolbrom oraz na linii Opole — Bytom był brak ścisłego wykonywania swoich obowiązków przez służbę ruchu i trakcyjną. Wyraziło się to w nieprzestrzeganiu elementarnych przepisów ruchu, jak przede wszystkim przejeżdżanie przez maszynistów semaforu ustawionego na „stój", oraz wyprawianie pociągów na szlak zajęty. Do tych karygodnych zaniedbań przyczynia się często znajdowanie się na służbie pracowników ruchu i trakcji w stanie nietrzeźwym. Tragiczny bilans tych katastrof to 62 ofiary śmiertelne, wiele osób okaleczonych, oraz poderwanie tego głębokiego zaufania, które dotychczasową pracą pełną poświęceń, zdobył sobie kolejarz polski u Rządu i Społeczeństwa. Zdaję sobie sprawę, że w okresie początkowej odbudowy naszych kolei, w okresie uszczuplonego i zdekompletowanego taboru, zniszczonej sygnalizacji, urządzeń łączności, zabezpieczenia w okresie uszczuplonego, zdekompletowanego i odwykłego w czasie wojny od dyscypliny kolejowej personelu, nie zawsze można było oprzeć sprawność pracy kolei na formalnej dyscyplinie służbowej. Wola, inicjatywa, poświęcenie kolejarza zastępowały inne braki o charakterze natury administracyjno-organizacyjnej . Było to jednak możliwe w okresie początkowym, w okresie stosunkowo słabego ruchu na liniach P. K. P. Dziś, kiedy P.K.P. przewożą około 20 milionów pasażerów miesięcznie, kiedy załadunek dochodzi do 15 tysięcy wagonów dziennie, a na liniach P.K.P. uruchamia się w ciągu dnia ponad 3 tysiące pociągów; żelazna dyscyplina służbowa; ściśleprzestrzeganie przepisów służbowych i instrukcji stają się nieodzownym warunkiem nie tylko dalszego rozwoju kolejnictwa, lecz elementarnego bezpieczeństwa tych milionów osób, które powierzają swe życie; swoje mienie polskiemu kolejarzowi. Kolejarz polski musi obudzić w swej świadomości uśpione przeświadczenie, że w tak wielkim, wspaniałym i skomplikowanym mechaniźmie organizacyjnym, jakim są koleje polskie, najmniejsze uchybienie dyscypliny służbowej grozi katastrofalnymi skutkami dla niego, jego kolegów, pasażerów, gospodarstwa narodowego.

Ostatnio katastrofy są tego wymownym i tragicznym dowodem. Dowód ten kolejarz musi przyjąć i zdobyć się jeszcze na jeden wysiłek, wysiłek wdrożenia siebie w ramy żelaznej dyscypliny służbowej, bez której nie da się pomyśleć ani sprawność, ani bezpieczeństwo na P.K.P. Dyscyplina ta, to karność wobec zwierzchnika, sumienność w stosunku do obowiązków służbowych, ścisłość w wykonywaniu wszystkich przepisów i instrukcji kolejowych, absolutnie wyrzeczenie się alkoholu w okresie służby.

W celu utrzymania bezpieczeństwa ruchu pociągów na P. K. P. zarządzam:

1) Używanie alkoholu podczas pełnienia służby lub stawienie się z oznakami użycia alkoholu do objęcia służby na stanowiskach dyżurnego ruchu, dyżurnego nadzorczego, blokowego, telegrafisty linii zapowiadawczej, nastawniczego, starszego zwrotniczego, ustawiacza, maszynisty parowozu, pomocnika maszynisty, motorniczego, kierownika pociągu i konduktora końcowego (sygnałowego) **ma być karane dyscyplinarnie bez względu na ilość i następstwa alkoholu użytego podczas służby lub przed jej objęciem.**

Niezależnie od obostrzonej kary dyscyplinarnej, **pełnienie służby na wymienionych stanowiskach i w stanie niezupełnej trzeźwości lub podchmielenia w następstwie użycia alkoholu, pociąga za sobą bezwzględne i niezwłoczne usunięcie od pełnienia czynności, związanych z ruchem pociągów.**

2) **Karalne dyscyplinarnie ma być w każdym przypadku bez względu na to, czy spowodowało następstwa** — przekroczenie elementarnych zasad bezpieczeństwa ruchu, nieprzestrzeganie postanowień Przepisów Ruchu i Instrukcji dla wykonawczej, nadzorczej i kontrolnej służby ruchu, mechanicznej, drogowej i elektrotechnicznej, oraz postanowień regulaminu stacyjnego, w zakresie bezpieczeństwa ruchu, a w szczególności:

a) **przejechanie** przez pociąg sygnału stałego, ustawionego na ‚stój",

b) wyjazd pociągu na szlak bez wyraźnego ustalonego przepisami i regulaminem stacyjnym rozkazu wyjazdu,

c) **wyjazd, wjazd i przejazd przez pociąg** semaforu, bez uprzedniego powołania przez maszynistę, **pomocnika maszynisty do wspólnego sprawdzenia i głośnego potwierdzenia, że**

semafor (wyjazdowy, wjazdowy, odstępowy, drogowskazowy) **wskazuje sygnał „Wolna droga“,**

d) zaniedbanie lub zaniechanie **obserwowania sygnałów** wyjazdowych, wjazdowych, drogowskazowych i na przejazdy **przez kierownika pociągu i konduktora hamulcowego (sygnałowego),**

c) **nieosygnalizowanie pociągu,**

f) **nieogrodzenie sygnałami pociągu** zatrzymanego **na szlaku,**

g) **wyprawienie pociągu na szlak zajęty lub na tor niewłaściwy,**

h) wyprawienie pociągu z uchybieniem ustalonego przepisami i regulaminem stacyjnym sposobu upewnienia się, że szlak jest wolny, a następna stacja (posterunek zapowiadawczy) jest gotową do przyjęcia (przepuszczenia) pociągu,

i) zaniedbanie lub zaniechanie zawiadomienia sąsiedniej stacji (posterunku zapowiadawczego) w czasie właściwym, o odejściu wyprawionego pociągu,

j) **podanie sygnału na wyjazd,** wjazd lub przejazd pociągu **bez wyraźnego,** ustalonego przepisami i regulaminem stacyjnym, **rozkazu dyżurnego ruchu,**

k) zgłoszenie gotowości drogi przebiegu pociągu bez uprzedniego sprawdzenia jej gotowości, lub w sposób uchybiający postanowieniom przepisów, instrukcyj i regulaminu stacyjnego.

l) **wyprawienie i prowadzenie pociągu bez dostatecznego** % **hamowania, wypróbowanych i obsłużonych przewodów i urządzeń hamowania,**

ł) **przekroczenie najwyższej dopuszczalnej rozkładem szybkości jazdy pociągu na szlaku nakazanego zmniejszenia szybkości podczas** wjazdu, wyjazdu i przejazdu przez stacyjne drogi przebiegu i rozjazdy posterunków odgałęźnych, **jakoteż w miejscach zmniejszenia** szybkości jazdy nakazanego rozkładem jazdy, rozkazem szczególnym lub sygnałami,

m) przejechanie stacji (posterunku lub przystanku) przez pociąg bez zatrzymania się przewidzianego rozkładem jazdy,

n) **wyprowadzenie na szlak lub stacyjne tory główne wózka robotniczego lub drezyny bez** zezwolenia (wiedzy) dyżurnego ruchu.

o) **nieosygnalizowanie wózka roboczego lub drezyny na szlaku i głównych torach stacyjnych,**

p) **zaniedbanie lub zaniechanie ustalonego** przepisami osygnalizowania miejsca robót torowych na szlaku i głównych torach stacyjnych,

r) **wyjazd taboru przetokowego na tory główne,** lub rozjazd, zabezpieczający drogę przebiegu pociągów, lub poza miejsce dozwolonego przetaczania na torach głównych, **bez** ustalonego regulaminem stacyjnym **rozkazu** (zezwolenia) **dyżurnego ruchu,** jakoteż niezachowania nakazanego czasu przerwania przetoków podczas oczekiwanego wjazdu lub wyjazdu pociągu,

s) **niezabezpieczenie wagonów od zbiegnięcia na szlak,**

t) **nieoświetlenie sygnałów** pociągowych, szlakowych lub stacyjnych torów głównych **w porze nocnej lub w czasie mgły** (zamieci śnieżnej),

u) **nieobsłużenie sygnałów lub zapór na przejazdach strzeżonych,**

w) **spotykanie** przez dyżurnych ruchu, nadzorczych, blokowych, nastawniczych, starszych zwrotniczych, zwrotniczych, rewidentów wagonowych i dróżników przejazdowych, **pociągów** wyjeżdżających, wjeżdżających i przejeżdżających, **jakoteż obsługa pociągów** przez kierowników pociągów i konduktorów hamulcowych (sygnałowych), **bez sprawnie działających gwizdków lub trąbek sygnałowych, a w porze nocnej i podczas mgły (zamieci) bez dobrze oświetlonych latarek sygnałowych,**

z) **niezabezpieczenie petardami sygnałów „stój“,** w przypadkach ustalonych przepisami, a zwłaszcza podczas zmniejszonej wskutek mgły (śnieżycy) widzialności sygnałów „stój“,

ż) **zaniedbanie lub zaniechanie** przez zawiadowcę **utrzymania niezbędnej ilości materiałów** i sprzętu do oświetlenia sygnałów stacyjnych, pociągowych i drogowych.

aa) **spanie podczas służby lub czasowe choćby opuszczenie posterunku** wykonawczej służby ruchu, telegrafu zapowiadawczego oraz obsługi pociągu, bez przekazania posterunku uprawnionemu zastępcy;

ab) **dopuszczenie dyżuru** wykonawczej służby ruchu, telegrafu zapowiadawczego, oraz **czynnej obsługi pociągu i parowozu** przetokowego na posterunkach i odcinkach intensywnego ruchu ponad ustalony przepisami i regulaminem stacyjnym czas 8 — 12 godzin służby, a w wyjątkowych okolicznościach i na posterunkach (odcinkach) o słabszym ruchu **ponad 16 godzin nieprzerwalnej służby;**

ac) dopuszczenie do pełnienia wykonawczej i nadzorczej służby ruchu, telegrafu zapowiadawczego, oraz obsługi pociągu, pracownika nie posiadającego ustalonych przepisami egzaminów (ścisłego, praktycznego, sprawdzającego), jakoteż nie poddanego wstępnemu lub okresowemu badaniu lekarskiemu);

ad) wszelkie zaniedbanie lub zaniechanie okresowego szkolenia, pouczania i sprawdzających egzaminów z przepisów ruchu, przepisów sygnalizacji, instrukcji służbowych i regulaminów w zakresie bezpieczeństwa ruchu, wykonawczej i nadzorczej służby ruchu, telegrafu zapowiadawczego, rewidentów wagonowych, drużyn pociągowych i parowozowych, służby drogowej i zabezpieczenia, przez zawiadowców, instruktorów i kontrolerów służby ruchu, mechanicznej, drogowej i elektrotechnicznej;

ae) wszelkie zaniedbanie lub zaniechanie ustalonej przepisami, instrukcjami, regulaminami oraz zarządzeniami dyrektorów kolei i naczelników służb i oddziałów, codziennej przez dyżurnych ruchu (nadzorczych) i okresowej przez zawiadowców i kontrolerów służby ruchu, mechanicznej, drogowej i elektrotechnicznej, kontroli rozjazdów, urządzeń zabezpieczających, sygnałowych, dzienników zapowiadawczych, zamówień i zgłoszenia gotowości dróg przebiegu, rozkazów szczególnych oraz dorywczej kontroli zwłaszcza nocnej wykonawczych posterunków ruchu i obsługi pociągów;

af) utajenie podlegającego pisemnemu lub telegraficznemu doniesieniu w myśl przepisów R 3 lub zarządzeń Dyrektora Kolei i Naczelników Służb i Oddziałów, wypadku lub ważniejszego wydarzenia kolejowego, jakoteż utajenie nieprzewidzianego rozkładem zatrzymania pociągu na szlaku, pod semaforem lub na stacji, oraz wydłużonego ponad pięć minut rozkładowego czasu jazdy pociągu na szlaku lub postoju na stacji.

3) Karze dyscyplinarnej podlegać ma każdy pracownik P.K.P., który wiedząc o nadużyciu alkoholu w służbie przez pracownika pełniącego czynności wymienione w pkt. 1) lub o przekroczeniu elementarnych zasad bezpieczeństwa ruchu przykładowo wskazanych w pkt. 2), nie zawiadomi o tym natychmiast właściwego zwierzchnika służbowego.

Szczególnie obostrzonej karalności dyscyplinarnej podpadać będą pracownicy, którzy dopuścili się utajenia przypadków opilstwa w służbie lub przekroczenia elementarnych zasad bezpieczeństwa ruchu, jeśli z urzędu, z tytułu swego stanowiska i pełnienia obowiązków służbowych, powołani byli do nadzoru lub kontroli służby wykonawczej.

4) Przypominam, iż na podstawie ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym M. K. z 1945 r. Nr. 4 poz. 32 Rozkazu Naczelnego Dowódcy W. P. Nr. 142 z 18.XII.1944 o stosowaniu wojskowych przepisów dyscyplinarnych na P. K. P. zgodnie z art. 2 dekretu o militaryzacji P. K. P. (Dz. U. R. P. z 1944 Nr. 11 poz. 55) stosuje się do wszystkich pracowników P. K. P. wojskowe przepisy dyscyplinarne, w szczególności:

Celem utrzymania karności oraz porządku na P. K. P. uprawnia się przełożonych do karania dyscyplinarnego podwładnych funkcjonariuszów P. K. P. według zasad obowiązujących w Wojsku Polskim. Gdy rodzaj i doniosłość czynu wyklucza możność ukarania winnego w drodze dyscyplinarnej, przełożony kieruje sprawę do wojskowych organów wymiaru sprawiedliwości.

Dyscyplinarnie karze się za przewinienia przeciwko karności, porządkowi i przepisom służbowym, nie podpadające pod postanowienia karne obowiązujących ustaw.

Do kar dyscyplinarnych, stosowanych na P. K. P. należą:

a) upomnienie,
b) nagana,
c) areszt do 20 dni przy pełnieniu obowiązków służbowych, z odosobnieniem w areszcie po pracy,
d) areszt do 20 dni w odosobnieniu z potrąceniem poborów służbowych przez czas trwania aresztu,
e) obniżenie stopnia służbowego,
f) skierowanie do oddziału karnego na okres jednego miesiąca.

Zakres władzy karania jest następujący:

a) kara upomnienia i nagany może być stosowana przez każdego przełożonego w stosunku do jego podwładnego,
b) kara obniżenia stopnia służbowego może być stosowana przez tych przełożonych, którym stosownie do obowiązujących na P.K.P. przepisów przysługuje prawo przyjęcia na służbę danego pracownika,
c) kara aresztu może być wymierzona:

do 5 dni przez zawiadowcę stacji i równorzędnych,
do 10 dni przez naczelników oddziałów i równorzędnych,

do 15 dni przez naczelników służb i biur i równorzędnych,
do 20 dni przez dyrektora kolei.

d) skierowanie do oddziału karnego następuje przez dyrektora kolei po zatwierdzeniu przez Ministra Komunikacji.

5) Zawiadowcy stacji, odcinków i parowozowni, naczelnicy oddziałów i parowozowni gł., naczelnicy służb i dyrektorzy kolei, w zakresie przyznanych im kompetencji, obowiązani są wymierzać kary dyscyplinarne niezwłocznie po rozpatrzeniu wyjaśnień pracowników, którzy dopuścili się przekroczenia nakazu trzeźwości i obowiązkowości służbowej, lub nieprzestrzegania przepisów instrukcji i regulaminów w zakresie bezpieczeństwa ruchu.

Nakazuję sprawiedliwe, lecz szybkie i bezpośrednie wymierzanie kar dyscyplinarnych za takie przewinienia.

Przedstawianie władzy przełożonej wniosków o wymiar kary dyscyplinarnej stosować tylko w przypadkach stopnia przewinienia, za który pracownik zasłużył na wymiar kary surowszej niż to leży w kompetencji jego bezpośredniego zwierzchnika, względnie zwierzchnika, którego organ przeprowadzał w danej sprawie dochodzenie.

6) Naczelników oddziałów i parowozowni, naczelników służb i dyrektorów kolei, oraz ich zastępców, czynię dyscyplinarnie odpowiedzialnymi za bezwzględne przestrzeganie zasady, że:

a) za każdy przypadek opilstwa w służbie, naruszenia dyscypliny służbowej lub nieprzestrzegania przepisów, instrukcji i regulaminów w zakresie bezpieczeństwa ruchu, karać należy dyscyplinarnie nie tylko samych winowajców, lecz i ich zwierzchników, nadzorców, instruktorów i kontrolerów, jeśli dowodowo nie stwierdzi się, iż przez gorliwy nadzór, instruowanie i kontrolę zapobiegali i przeciwdziałali oni podobnym przewinienom;

b) w przypadkach zastosowywania przez bezpośrednich zwierzchników kar zbyt łagodnych, zwierzchnik wyższy lub przełożony ma prawo i obowiązek uchylenia zbyt niskiego wymiaru kary i nałożenia kary surowszej, odpowiadającej stopniowi przewinienia;

c) zwierzchników uchylających się od bezpośredniego sprawiedliwego, lecz odpowiednio do stopnia winy surowego wymierzania kar podwładnym im pracownikom, należy niezależnie od pociągania do odpowiedzialności dyscyplinarnej, **usuwać ze stanowisk kierowniczych jako nie odpowiadających wymaganym warunkom;**

d) pracowników winnych spowodowania zderzenia lub wykolejenia pociągów, wyprawienia pociągu na zajęty szlak lub na niewłaściwy tor, przyjęcia pociągu na tor zajęty, jakoteż samowolnego wyjazdu pociągu, oraz przejechania sygnału stałego ustawionego na „stój“, — należy niezwłocznie usuwać od wykonywania czynności związanych z ruchem pociągów;

c) niezależnie od wymiaru kary, pracownik usunięty w następstwie spowodowania wypadku, wydarzenia lub przekroczenia przepisów w zakresie bezpieczeństwa ruchu, nie może być ponownie dopuszczony do czynności związanych bezpośrednio z ruchem pociągów bez uprzedniego poddania go egzaminowi sprawdzającemu oraz badaniu przez Komisję lekarską z udziałem przedstawiciela Oddziału Ruchu, — a w szczególniejszych przypadkach, badaniom psychotechnicznym;

c) zawiadowcom, kontrolerom, naczeynikom oddziałów i parowozowni, naczelnikom służb i dyrektorom kolei, oraz ich zastępcom nakazuję zwracać szczególną uwagę **na dochodzenie o wypadkach i ważniejszych wydarzeniach kolejowych.**

Dochodzenia te niezależnie od tego czy wojskowa prokuratura P. K. P. lub władze śledcze wdrożyły równoległe dochodzenia, przeprowadzone być muszą przez właściwych, ustalonych przepisami R 3 zwierzchników i komisje oddziałowe, a w ważnych wypadkach przez komisje dyrekcyjne, z pełną wnikliwością i wyczerpująco ustalające nie tylko bezpośrednią lecz i pośrednie przyczyny wypadku, jakoteż wszelkie okoliczności zaistnienia tych przyczyn.

Do czasu wydania szczegółowych w tej sprawie zarządzeń Ministerstwa Komunikacji, nakazuję bezwzględne przestrzeganie wytycznych, a mianowicie:

a) wyczerpujące, w jak najszerszym zakresie zbadanie i analiza przyczyn każdego wypadku i ważniejszego wydarzenia kolejowego, ustalenie i orzeczenie właściwego stopnia winy nie tylko bezpośrednich i pośrednich sprawców, lecz także ich zwierzchników, nadzoru, instruktorów i kontrolerów, obowiązuje właściwych zawiadowców, kontrolerów, naczelników i dyrektorów kolei, bez względu na to, czy dany wypadek lub wydarzenie było lub nie, przedmiotem równoległych dochodzeń Wojskowej Prokuratury P. K. P. lub władz śledczych,

b) wymierzanie kar dyscyplinarnych przez właściwych zwierzchników i przełożonych w zależności od stopnia przewinienia i stanowiska obwinionego, powinno z reguły redukować

przekazywanie Wojskowej Prokuraturze P. K. P. dochodzeń o wypadkach i ważniejszych wydarzeniach kolejowych do wypadków o cechach naruszenia kodeksu karnego, t. j. w odniesieniu do pracowników, których stopień lub charakter przewinienia przekracza sankcję najwyższej kary dyscyplinarnej do wymierzenia której jest uprawniony i zobowiązany dyrektor kolei, względnie Ministerstwo Komunikacji,

c) wyniki dochodzeń i wymiary kar, ogłaszać należy okólnikowymi zarządzeniami wszystkim pracownikom Okręgu, a na comiesięcznych odprawach pracowników mających styczność z ruchem pociągów pouczająco omawiać analizę przyczyn i wyników dochodzeń z każdego charakterystycznego wypadku lub ważniejszego wydarzenia kolejowego.

8) Zawiadowcom, kontrolerom, naczelnikom oddziałów i parowozowni, naczelnikom służb ruchu, mechanicznej, elektrotechnicznej i ich zastępcom, wicedyrektorom i dyrektorom kolei nakazuję uwielokrotnić dorywczą kontrolę wykonawczej służby ruchu, obsługi pociągów i służby szlakowej, zwłaszcza **kontrolę nocną,** podczas mgły, ulewnych deszczów i zamieci śnieżnych.

Częstotliwość kontroli nocnych musi mieć największe nasilenie po północy, przed świtem i o świcie. O dokonaniu i wynikach każdorazowej kontroli nocnej, przedstawiać niezwłocznie sprawozdanie bezpośredniemu zwierzchnikowi.

Szczegółowe zarządzenia wydadzą dyrektorzy kolei we własnym zakresie.

9) Dyrektorzy kolei aż do odwołania w terminie do 15 każdego miesiąca nadsyłać będą Głównej Inspekcji Komunikacji:

a) imienne wykazy pracowników ukaranych dyscyplinarnie i przekazanych Wojskowej Prokuraturze P. K. P. w ubiegłym miesiącu, za opilstwo w służbie, naruszenie dyscypliny służbowej i nieprzestrzeganie przepisów ruchu, sygnalizacji, instrukcji i regulaminów w zakresie bezpieczeństwa ruchu, ze wskazaniem daty i określenia przewinienia oraz daty i wysokości wymierzonej (przez jakiego zwierzchnika) kary dyscyplinarnej lub sporządzonego dla Wojskowego Prokuratora P. K. P., opartego o przepisy, instrukcje i regulaminy P. K. P. fachowego orzeczenia do aktu oskarżenia,

b) odpisy zarządzeń wydanych w zakresie utrzymania bezpieczeństwa ruchu oraz odpisy analiz przyczyn i wyników dochodzeń z charakterystycznych wypadków i ważniejszych wydarzeń kolejowych omówionych w ubiegłym miesiącu na pouczających w myśl punktu 6) odprawach.

c) sprawozdania z kontroli nocnych przeprowadzonych w ubiegłym miesiącu osobiście przez dyrektorów kolei, z dołączeniem imiennego wykazu ilości kontroli nocnych dokonanych przez wicedyrektorów, naczelników służb, ich zastępców, starszych kontrolerów i naczelników oddziałów (parowozowni gł.) — przez każdego poszczególnie, oraz ilościowego zestawienia wielokrotności kontroli nocnych przeprowadzonych w ubiegłym miesiącu przez kontrolerów i zawiadowców.

10) Jednocześnie dyrektorzy kolei przedstawiać mi będą do nagrody pracowników, którzy w ubiegłym miesiącu szczególnie wyróżnili się we wdrażaniu podwładnych lub podległych ich nadzorowi, szkoleniu i kontroli pracowników do podniesienia dyscypliny, trzeźwości i obowiązkowości w służbie oraz przestrzegania przepisów, instrukcji i regulaminów w zakresie bezpieczeństwa ruchu.

11) Nie uchylając pełnej odpowiedzialności dyrektorów kolei za całokształt sprawnej i prawidłowej pracy oraz bezpieczeństwa ruchu w powierzonych im okręgach kolei państwowych, nakładam:

a) na wicedyrektorów administracyjnych P. K. P. szczególny obowiązek i odpowiedzialność osobistą za utrzymanie dyscypliny, trzeźwości i obowiązkowości służbowej, stosowanie bezwzględnej karalności dyscyplinarnej za nieprzestrzeganie przepisów, instrukcji i regulaminów w zakresie bezpieczeństwa ruchu, za dobór właściwych o wysokim poczuciu obowiązkowości i odpowiedzialności pracowników na stanowiskach kierowniczych, kontrolerskich, nadzorczych i instruktorskich, za gorliwą i sprężystą administracyjną kontrolę wykonawczej służby, za prawidłowe i rzetelne wyszkolenie, egzaminowanie i przeszkalanie oraz wstępne i okresowe badania lekarskie w szczególności pracowników mających styczność z ruchem pociągów,

b) na wicedyrektorów technicznych natomiast nakładam obowiązek i osobistą odpowiedzialność za prawidłowość i skuteczność zarządzeń i dopilnowanie fachowego nadzoru i kontroli w zakresie bezpieczeństwa ruchu, gorliwego zapobiegania, wnikliwego i wyczerpującego badania i analizowania bezpośrednich i pośrednich przyczyn i okoliczności każdego wypadku i ważniejszego wydarzenia kolejowego, rzetelnego i w jak najszerszym zakresie ustalania i orzekania stopnia winy pracowników, oraz znajdowania i zastosowywania środków zapobiegających powtarzaniu się wypadków.

12) Dyrektorzy kolei na osobistych odprawach z wicedyrektorami, naczelnikami służb (biur), kierownikami właściwych działów, starszymi kontrolerami oraz naczelnikami oddziałów, warsztatów elektrotechnicznych i parowozowni głównych, a naczelnicy służb na odprawach z kontrolerami oddziałów, instruktorami oraz zawiadowcami stacji I i II kl., naczelnicy oddziałów na odprawach z zawiadowcami pozostałych stacyj, parowozowni i odcinków drogowych, sygnałowych i zabezpieczeń, zaś zawiadowcy na odprawach z podwładnymi i pracownikami, **podadzą całą treść niniejszego zarządzenia wszystkim pracownikom mającym styczność z ruchem pociągów, za podpisem stwierdzającym zapoznanie z treścią zarządzenia.**

Podkreślam, iż szczególne obostrzenie karalności dyscyplinarnej w celu utrzymania bezpieczeństwa ruchu pociągów na P. K. P. zarządzam, jako środek prewencyjny, który musi być stosowany przede wszystkim z obowiązku ustrzeżenia mienia narodowego od dalszych strat i ofiar ludzkich wskutek wypadków i katastrof kolejowych, będących nieuchronnym następstwem rozluźnienia dyscypliny służbowej i niedoceniania ważności uchybienia postanowieniom przepisów, instrukcji i regulaminów w zakresie bezpieczeństwa ruchu, nieznaczącego na pozór lecz brzemiennego w skutkach, zwłaszcza przy obecnych nieodbudowanych jeszcze zniszczeniach technicznych urządzeń zabezpieczających, a przy wzrosłych już do wysokiego poziomu zadaniach sprawności przewozowej P. K. P.

Powodowany jestem również najgłębszą troską o los tegoż samego pracownika, którego prewencyjne ukaranie dyscyplinarne uchronić ma od prowadzących do wypadku i katastrofy następstw rozluźnienia dyscypliny i nieprzestrzegania przepisów w zakresie bezpieczeństwa ruchu, których nieodzownym epilogiem staje się nieraz jego własna śmierć czy kalectwo, lub dotkliwa, podrywająca przyszłość jego własną i rodziny, odpowiedzialność sądowo-karna.

Wierzę, że kolejarz polski, który w krótkim czasie dokonał tak wspaniałego dzieła na polu odbudowy kolejnictwa i jego usprawnienia zdobędzie się zaraz, bez odkładania, jeszcze i na ten wysiłek i w ten sposób odbuduje zachwiane zaufanie społeczeństwa do siebie, podtrzyma tę dobrą opinię, jaką kolejarz polski zdobył dotychczasowym wysiłkiem i ofiarną służbą dla Ojczyzny.

Nr G. i K. O/I/100/119/46.

DZIAŁ OGÓLNY.

189.

Okólnik Ministra Komunikacji z dnia 5 listopada 1946 r. w sprawie zakazu sprzedaży napojów alkoholowych w przedsiębiorstwach zarobkowych na terenie kolejowym.

1. Zarządam wprowadzenie w odniesieniu do wszystkich bufetów, kiosków i sklepów na stacjach kolejowych i poza stacjami w obrębie pasa wywłaszczenia kolejowego **bezwzględnego** zakazu sprzedaży napojów alkoholowych z wyjątkiem piwa.

2. W związku z tym polecam **natychmiast** wezwać wszystkich dzierżawców wspomnianych wyżej przedsiębiorstw zarobkowych do podpisania dodatkowego oświadczenia do zawartych już umów, w którym dzierżawcy zobowiążą się do zaniechania sprzedaży napojów alkoholowych, z wyjątkiem piwa.

3. W razie odmowy ze strony dzierżawców podpisania takiego zobowiązania lub w razie niestosowania się do niego — wypowie Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych niezwłocznie umowę dzierżawną na ogólnych zasadach i rozpisze nowy przetarg, podkreślając w ogłoszeniu przetargowym warunek w sprawie zakazu sprzedaży napojów alkoholowych, z wyjątkiem piwa.

4. Polecam wszystkim Dyrekcjom dopilnować wykonania niniejszego okólnika i wzmocnić kontrolę w stosunku do nielegalnej sprzedaży i spożycia alkoholu.

Nr I 4—6/35/46.

DZIAŁ PERSONALNY.

190.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 września 1946 r. w sprawie wykonania rozporządzeń Rady Ministrów: z dnia 8 sierpnia i 12 września 1946 r. o zmianie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 listopada 1945 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

Na podstawie § 44 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 listopada 1945 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr 55, poz. 309) w brzmieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 51, poz. 288) i z dnia 12 września 1946 r. (Dz. U. R. P. Nr 52, poz. 295), zarządzam co następuje:

§ 1.

Dyrekcje okręgowe kolei państwowych i osobne urzędy P. K. P. podległe bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji przystąpią do wypłaty pracownikom przedsiębiorstwa „P. K. P.“ następujących należności:

1) różnicy uposażenia za miesiąc sierpień 1946 r. pomiędzy wypłaconym uposażeniem zasadniczym wraz z dodatkiem gospodarczym, a uposażeniem przyznanym pracownikom na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 1946 r., przy równoczesnym zniesieniu dodatku gospodarczego;

2) różnicy uposażenia za miesiąc wrzesień i październik 1946 r. pomiędzy wypłaconym uposażeniem a uposażeniem, przyznanym pracownikom na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 września 1946 r.;

3) różnicy dodatku rodzinnego za czas od 1 maja do 31 października 1946 r. pomiędzy dodatkiem w wysokości 100 zł na każdego członka rodziny a dodatkiem przyznanym na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 sierpnia 1946 r. w wysokości 200 zł na członka rodziny, jeżeli mimo zarządzenia M. K. z dnia 27 lipca 1946 r. Nr Pers. 2/1—17/46 nie wypłacono dotychczas powyższej należności;

4) rozliczenia dodatku lokalnego w mieście stołecznym Warszawie za miesiąc wrzesień i październik 1946 r. według stawek określonych uchwałą Rady Ministrów z dnia 12 września 1946 r., wypłacając różnicę pomiędzy należnym a wypłaconym w wymienionych miesiącach dodatkiem lokalnym;

5) rozliczenia dodatku lokalnego (zachodniego) na obszarze miasta i powiatu Gdańska, miasta Gdyni, powiatu morskiego oraz na Ziemiach Odzyskanych, z wyjątkiem powiatu gliwickiego, bytomskiego i zabrskiego za miesiąc wrzesień i październik 1946 r., według stawek określonych uchwałą Rady Ministrów z dnia 12 września 1946 r., wypłacając różnicę lub potrącając nadpłatę pomiędzy należnym a wypłaconym w wymienionych miesiącach dodatkiem lokalnym (zachodnim) z sumy przypadającej do wypłaty z tytułu podwyżki uposażenia;

6) dodatku funkcyjnego za miesiąc wrzesień i październik 1946 r. pracownikom mianowanym lub pełniącym co najmniej od dwóch miesięcy obowiązki powierzone przez właściwą władzę na stanowiskach kierowniczych, na których przysługuje dodatek funkcyjny, przyznany osobnym zarządzeniem Ministra Komunikacji, które będzie przesłane w najbliższym czasie; pracownikom, którzy otrzymywali dotychczas dodatek funkcyjny należy wypłacić różnicę pomiędzy dotychczasowym a nowym dodatkiem funkcyjnym;

7) dodatku służbowego za miesiąc wrzesień i październik 1946 r. pracownikom mianowanym lub stale zatrudnionym na stanowiskach, na których przysługuje dodatek służbowy przyznany osobnym zarządzeniem Ministra Komunikacji, które będzie przesłane w najbliższym czasie; pracownikom, którzy otrzymywali dotychczas dodatek służbowy należy wypłacić różnicę pomiędzy dotychczasowym a nowym dodatkiem służbowym.

§ 2.

1. Wypłaty różnicy uposażenia za miesiąc sierpień i wrzesień 1946 r., rozliczenia dodatku lokalnego (stołecznego i zachodniego) za miesiąc wrzesień 1946 r., różnicy dodatku rodzinnego za czas od 1 maja 1946 r. do 31 października 1946 r., jeżeli dotychczas za powyższy okres czasu nie wypłacono dodatku rodzinnego po 200 zł miesięcznie na członka rodziny, należy dokonać bezzwłocznie. Wypłata różnicy uposażenia za miesiąc październik 1946 r. nastąpi w dniu 15 października 1946 r. Dodatek funkcyjny i służbowy za miesiąc wrzesień i październik 1946 r. dla pracowników, którzy dotychczas nie mieli prawa do tych dodatków lub różnica pomiędzy dotychczasowym a nowym dodatkiem funkcyjnym i służbowym za wymienione miesiące będzie wypłacona w drugiej połowie miesiąca października 1946 r.

2. Wszelkie premie za miesiąc wrzesień 1946 roku mogą być wypłacone 15 października 1946 r. łącznie z wypłatą różnicy uposażenia za miesiąc październik 1946 r.

3. Uposażenie, dodatki: lokalny, funkcyjny i służbowy należy wypłacać począwszy od 1 listopada 1946 r. według nowych stawek określonych w rozporządzeniach i zarządzeniach wskazanych w § 1.

§ 3.

Zarządzeniem niniejszym objęci są również pracownicy umowni oraz sezonowi, opłacani według grup uposażenia, ustalonych dla pracowników etatowych, lub według stawek, ustalonych na podstawie grup uposażenia dla pracowników etatowych; pracownicy dziennie płatni otrzymują wynagrodzenie dzienne w wysokości 1/25 uposażenia i dodatku: lokalnego, funkcyjnego, służbowego i rodzinnego, jeżeli pracują w służbie turnusowej lub 1/30, jeżeli pracują w służbie nieturnusowej.

§ 4.

Dyrekcje (osobne urzędy) zgłoszą Ministerstwu Komunikacji zapotrzebowanie kredytów na wydatki osobowe, związane ze zmianą uposażenia pracowników w nieprzekraczalnym terminie do dnia 31 października 1946 r.

Nr Pers. 2/4—57/46.

191.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 29 października 1946 r. o dniach świątecznych wolnych od pracy.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że ustawowymi dniami świątecznymi wolnymi od pracy są:

Nowy Rok (1 stycznia),
Trzech Króli (6 stycznia),
Oczyszczenie Najświętszej Marii Panny (2 lutego),
Drugi dzień Wielkiej Nocy,
Drugi dzień Zesłania Ducha Świętego,
Trzeci Maja,
Narodowe Święto Zwycięstwa i Wolności (9 maja),
Wniebowstąpienie Pańskie,
Boże Ciało,
Świętych Apostołów Piotra i Pawła (29 czerwca),
Narodowe Święto Odrodzenia (22 lipca),
Wniebowzięcie Najświętszej Marii Panny (15 sierpnia),
Wszystkich Świętych (1 listopada),
Niepokalane Poczęcie Najświętszej Marii Panny (8 grudnia),
Boże Narodzenie (25 grudnia),
Drugi dzień Bożego Narodzenia (26 grudnia).
Pozaustawowym dniem wolnym od pracy jest dzień 1 Maja.

Pers. 2/09—3/46.

DZIAŁ MECHANICZNO-KOLEJOWY.

192.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 października 1946 r. o czynszu dzierżawnym za wynajem parowozu.

Niniejszym zarządza się:

1. Ministerstwo Komunikacji wprowadza z ważnością od dnia 1 października 1946 r. podane niżej stawki czynszu dzierżawnego za wynajem parowozów.

2. Pod względem wysokości stawek czynszu dzierżawnego parowozy PKP dzielą się na następujące grupy:

Grupy	Ilość osi wiązanych	Seria parowozów
I	2	OKe 1
	3	OKi 1, OKi 2, OKl 11, OKl 12.
		Th 1, Th 3, Th 4, Th 24.
		TKh 1, TKh 4, TKh 17, TKh 18, TKi 1, TKi 2, TKi 3.
II	2	Pd 1, Pd 2, Pd 4, Pd 5, Pd 12, Pd 13, Pd 14, Pf 12.
		Od 2.
	3	OKl 101, OKm 11.
		Ti 1, Ti 2, Ti 3, Ti 4, Ti 11, Ti 12, Ti 16, Ti 17, Ti 102.
III	3	Pk 1, Pk 2, Pk 3, Pn 11, Pn 12.
		Oi 1, Ol 101, Ol 11, Ol 12, Ol 103, Om 101, OKl 27.
IV	3	Ok 1, Ok 22.
	4	Os 24.
		Tp 1, Tp 2, Tp 3, Tp 4, Tp 5, Tp 6, Tp 15, Tp 17, Tp 102, Tp 104, Tp 106, Tp 108, Tp 109, Tr 1, Tr 11, Tr 12, Tr 20, Tr 21, Tr 103.
		TKp 1, TKp 11, TKp 12, TKp 30, TKp 101, TKt 1, TKt 2.
V	4	Pu 29, Pt 31.
	5	OKz 32.
		Tw 1, Tw 11, Tw 12, Ty 1, Ty 23, Ty 37, Ty 42, 50, 52. 44 TKW 1.

3. Przy zwiększaniu inwentarza parowozów nowymi seriami, niewskazanymi w niniejszym wykazie, Ministerstwo Komunikacji każdorazowo wskaże do jakiej grupy należy zaliczyć nową serię.

4. Czynsz dzierżawny za wynajem parowozu na dobę bez drużyny parowozowej, bez opału, smarów, oświetlenia i czyściwa wynosi:

za parowozy grupy

I	II	III	IV	V
1.220 zł	1.480 zł	1.800 zł	1.920 zł	2.460 zł

5. Przy obliczeniu należności za wynajem parowozów należy do obliczenia przyjmować jako dobę każdy rozpoczęty 24 godzinny okres liczony rzeczywiście, a nie kalendarzowo.

6. Utrzymanie parowozu w stanie zdatnym do ruchu obowiązuje najemcę, który powinien wykonywać niezbędną do konserwacji naprawę bieżącą parowozu i tendra, jak również i należącego do niego inwentarza, własnymi środkami i na własny koszt.

7. Na żądanie najemcy D. O. K. P. może wykonać naprawę lub mycie kotła parowozowego na warunkach wskazanych niżej.

8. Za wszelkie uszkodzenia parowozu, tendra i należącego do nich inwentarza oraz oddzielnych części (pęknięcia, złamania, zgięcia, wytarcia) pochodzące z wypadku, z braku dozoru, z nieumiejętnej lub złej obsługi, odpowiada najemca, który powinien bądź wykonać naprawę własnymi środkami i na koszt własny, według wskazówek D. O. K. P., bądź też po wykonaniu naprawy przez D. O. K. P. zwrócić jej całkowite koszty naprawy; koszty te D. O. K. P. określają według kosztów własnych z dodaniem 200 proc od robocizny na koszty ogólne. Powyższe postanowienie odnosi się również do wszelkich napraw bieżących oraz do mycia kotła.

9. Najemca nie ponosi odpowiedzialności za normalne zużycie części składowych parowozu, tendra i należącego do nich inwentarza, jak również nie ponosi kosztów napraw głównych i średnich, gdy mieszczą się one w stawce czynszu dzierżawnego.

10. Czynsz dzierżawny za wynajem parowozu na dobę z jedną drużyną parowozową (8 godzin pracy), bez opału, smarów, oświetlenia i czyściwa wynosi:

parowóz grupy

I	II	III	IV	V
2.280 zł	2.540 zł	2.860 zł	2.980 zł	3520 zł

11. Opłata za paliwo przy opalaniu parowozu węglem (8 godzin pracy) wynosi:

parowóz grupy

I	II	III	IV	V
1.520 zł	1.520 zł	1.520 zł	2.160 zł	2.800 zł

12. Opłata za smary, oświetlenie i czyściwo do parowozu i tendra (8 godzin pracy) wynosi:

parowóz grupy

I	II	III	IV	V
100 zł	100 zł	100 zł	130 zł	160 zł

13. Za dostarczenie parowozu do manewrów z drużyną parowozową, z paliwem, smarami, oświetleniem i czyściwem należy pobierać opłatę 432 zł za godzinę.

14. Powyższe stawki powinny być stosowane we wszystkich przypadkach wynajmu parowozów osobom prywatnym, fizycznym i prawnym, będącym klientami PKP, oprócz kolei prywatnych, dla których stawki określają osobne umowy.

15. W razie wynajmu parowozu kolejom państw ościennych, świadczącym wzajemne tego rodzaju usługi PKP, czynsz dzierżawny oblicza się każdorazowo odpowiednio do stawek wynajmującej kolei obcej.

16. Przy delegowaniu parowozu z jedną lub kilku drużynami poza granice Państwa Polskiego, drużyny parowozowe otrzymują, oprócz kosztów własnych utrzymania, wszelkie dodatkowe wynagrodzenia związane z wyjazdem z kraju, wobec czego, czynsz dzierżawny określony w ust. 10 ulega przeliczeniu według wskazówek Ministerstwa Komunikacji.

17. Z dniem 1 października br. traci moc obowiązującą okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 września 1945 r. w sprawie czynszu dzierżawnego za wynajem parowozów (Dz. Urz. M.K. nr 5 z 1946, poz. 71).

VI-231/10/46.

193.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 14 maja 1946 r. o wzorze obliczeniowym dla ustalenia ceny sprzedażnej za parowozy.

Ministerstwo Komunikacji wprowadza stawkę ceny sprzedażnej za porowozy według następującego wzoru:

$P = a\,(0{,}85.\ \frac{T - t}{T} + 0{,}15)$ gdzie a = cena nowego parowozu, która została ustalona jako iloczyn obecnego kosztu budowy jednej tony parowozu przez wagę parowozu, przeznaczonego do sprzedaży. Obecnie koszt budowy jednej tony parowozu wynosi zł 50.000.

T — wiek prekluzyjny parowozu, który został ustalony zasadniczo na 40 lat, lecz w zależności od stanu parowozu oraz materiału paleniska (miedź, żelazo) może się wahać od 35 do 50 lat.

t — wiek rzeczywisty parowozu.

0,15 — współczynnik wartości łomu i części użytecznych po przekroczeniu przez parowóz wieku prekluzyjnego.

Sprzedaży mogą podlegać parowozy, nie nadające się do eksploatacji na P. K. P. ze względu na słaby lub przestarzały typ lub też ze względu na wiek parowozu, przy którym dokonanie przypadającej dlań najbliższej naprawy głównej nie będzie rentowne dla P. K. P.; natomiast do eksploatacji na terenach fabryk może się jeszcze nadawać.

Wnioski o sprzedaż parowozów DOKP każdorazowo przedstawią M. K. w celu zatwierdzenia, podając przy tym rok budowy i nazwę wytwórni zarówno parowozu jak i kotła, wagę parowozu z tendrem w stanie próżnym, datę dokonania ostatniej naprawy głównej i średniej, krótkie uzasadnienie ewentualnego określenia wieku prekluzyjnego ponad lub poniżej lat 40, krótkie uzasadnienie nieprzydatności parowozu do eksploatacji na P. K. P. i zakwalifikowanie go do sprzedaży, oraz obliczoną na podstawie przytoczonego wyżej wzoru, cenę sprzedażną. Dyrekcje, ustalając wiek prekluzyjny parowozów starszych, winny brać pod uwagę datę ostatniej naprawy głównej, dokonanej przy parowozie, przypuszczalną możność zakwalifikowania parowozu do przesunięcia mu rewizji wewnętrznej z próbą wodną o rok, zasadniczą opłacalność dokonania przy parowozie naprawy głównej i warunki, które mają wpływ na określenie wieku prekluzyjnego parowozu na więcej niż lat 40.

N VI/230/13/46.

194.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 23 września 1946 r. o zmianie okólnika z dn. 14 maja 1946 r. w sprawie wzoru obliczeniowego dla ustalenia ceny sprzedażnej za parowozy.

W uzupełnieniu zarządzenia z dnia 14. V. 1946 r. w sprawie wzoru obliczeniowego dla ustalenia ceny sprzedażnej za parowozy (Dz. Urz. M. K. Nr 13, poz. 193), która wynosiła 50.000 zł za jedną tonę, Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że z dniem 25. IX. 46 r. cena sprzedażna zostaje zmieniona z 50.000 zł na 70.000 zł za tonę.

Zmiana ceny sprzedażnej spowodowana została na skutek zmiany ceny parowozów nowobudowanych przez Zjednoczenie Przemysłu Taboru i Sprzętu Kolejowego.

N VI/230/13/46.

DZIAŁ ELEKTROTECHNICZNY.

195.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 października 1946 r. o utworzeniu i organizacji warsztatów elektrotechnicznych kolei państwowych.

Na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr 89 poz. 705) zarządzam co następuje:

§ 1.

1. W dyrekcjach okręgowych kolei państwowych tworzy się warsztaty elektrotechniczne.
2. Zakres działania i organizację warsztatów elektrotechnicznych kolei państwowych ustala załączony statut.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1946 r. Z tym dniem traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 sierpnia 1934 r. o organizacji warsztatów sygnałowych kolei państwowych (Dz. Urz. M. K. Nr 25, poz. 149), sprostowanie w Dz. Urz. M K. z 1934 r., Nr 36), zmienione zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 25 marca 1936 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 21, poz. 99) i zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 11 kwietnia 1945 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 7, poz. 51).

I-114/11/46.

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28 października 1946 r. Nr I. 1—1/114/46.

Statut organizacyjny Warsztatów Elektrotechnicznych Kolei Państwowych.

§ 1.

Zakres działania warsztatów.

Do zakresu działania warsztatów elektrotechnicznych kolei państwowych, zwanych w dalszych pragrafach, „warsztatami elektrotechnicznymi" lub „warsztatami", należy:

1) naprawa i montaż:
   a) urządzeń silnoprądowych,
   b) urządzeń teletechnicznych,
   c) urządzeń nastawczych mechanicznych i elektrycznych, urządzeń blokowych, sygnalizacji kolejowej, zapór mechanicznych,
   d) urządzeń na linii,
   e) inwentarza, oraz narzędzi własnych i elektrotechnicznej służby liniowej;
2) wytwarzanie przedmiotów nowych, wymienionych w pkt. 1), w miarę otrzymanych poleceń, w zależności od posiadanych środków technicznych.

§ 2.

Zależność organizacyjna warsztatów i podział na komórki organizacyjne.

1. Warsztaty elektrotechniczne są jednostkami służbowymi podległymi bezpośrednio dyrekcjom okręgowym kolei państwowych.

2. Zależnie od rodzaju i zakresu pracy w skład warsztatów wchodzą z reguły następujące działy warsztatów:

1) ogólno - warsztatowy;
2) silnych prądów;
3) teletechniczny;
4) zabezpieczenia ruchu pociągów.

3. W skład każdych warsztatów wchodzą prócz działów warsztatowych dwa biura warsztatów: administracyjne i techniczne oraz składnica warsztatowa.

4. Ilość i siedziby warsztatów oraz rodzaje i ilość działów warsztatowych w poszczególnych warsztatach ustala Minister Komunikacji na wniosek dyrektorów kolei państwowych.

§ 3.

Naczelnik warsztatów.

1. Na czele warsztatów elektrotechnicznych stoi naczelnik, mianowany i zwalniany przez Ministra Komunikacji.

2. Naczelnik warsztatów elektrotechnicznych:

1) podlega bezpośrednio naczelnikowi służby elektrotechnicznej i jest odpowiedzialny przed nim za kierownictwo warsztatami, polecenia jednak służbowe otrzymuje także od właściwych innych organów DOKP;
2) czuwa nad terminowym wykonywaniem robót wchodzących w zakres działania warsztatów (§ 1), zgodnie z obowiązującymi przepisami, z planem robót w myśl zasad celowej i oszczędnej gospodarki i zgodnie z potrzebami obrony państwa, oraz nad rozwojem i udoskonaleniem organizacji i metod pracy w warsztatach;
3) jest rachunkozdawcą budżetowym i zasobowym DOKP i w tym zakresie kieruje gospodarką warsztatów w granicach przydzielonych kredytów oraz na podstawie kosztorysów zatwierdzonych przez DOKP, lub uzgodnionych z urzędami i instytucjami zamawiającymi;
4) decyduje we wszystkich sprawach należących do zakresu działania warsztatów, z wyjątkiem spraw zastrzeżonych decy-

cji władz wyższych, przy czym ma prawo część swoich kompetencji, z wyjątkiem zasadniczych, przekazać zastępcy naczelnika warsztatów (§ 4) oraz kierownikom działów i biur warsztatów (§§ 9 i 10);

5) ma prawo pod osobistą odpowiedzialnością wydawać zarządzenia, przekraczające kompetencje naczelnika warsztatów, w przypadkach nagłych i nadzwyczajnych zagrażających bezpieczeństwu urządzeń kolejowych lub życiu ludzkiemu oraz w innych nieprzewidzianych przypadkach mogących wyrządzić straty dla przedsiębiorstwa PKP; o takich zarządzeniach obowiązany jest zawiadomić każdorazowo bezzwłocznie naczelnika służby elektrotechnicznej;

6) w zakresie działania warsztatów porozumiewa się bezpośrednio z jednostkami służbowymi podległymi dyrekcjom okręgowym kolei państwowych, oraz z władzami rządowymi i samorządowymi I-szej instancji z wyższymi zaś organami za pośrednictwem przełożonej DOKP.

3. Do spraw załatwianych osobiście przez naczelnika warsztatów elektrotechnicznych należy z reguły:

1) w zakresie spraw personalnych wydawanie decyzji w granicach kompetencji naczelnika oddziału kolei państwowych;

2) w zakresie spraw finansowo - rachunkowych i gospodarczych:

a) kierowanie bezpośrednio opracowywaniem preliminarza budżetowego (osobowego i rzeczowego),

b) zatwierdzanie programu wykonywania robót, jeżeli naczelnik służby elektrotechnicznej nie zastrzeże sobie decyzji w tym względzie,

c) zawiadywanie kredytami, przydzielonymi na utrzymanie warsztatów i na wykonanie zleconych im robót,

d) zarządzanie wypłaty z dokumentów płatniczych, określonych jako wypłaty tymczasowe, według przepisów ogólnych o rachunkowości PKP,

e) zatwierdzanie rachunków za roboty wykonane i na podstawie zamówień z kredytów na ten cel przeznaczonych oraz faktury za roboty, wykonane dla innych urzędów i instytucji na podstawie otrzymanych zamówień,

f) zatwierdzanie list uposażeń pracowników umownych i sezonowych oraz list premii pracowników warsztatowych, z wyjątkiem pracowników administracji, w myśl istniejących przepisów,

g) sprawowanie nadzoru nad prowadzeniem prawidłowej gospodarki i rachunkowości w warsztatach, zgodnie obowiązującymi przepisami,

h) sprawowanie nadzoru nad rozchodem robocizny, materiałów, wody, gazu, energii elektrycznej, opału, smarów i świetliwa, odpowiednio do ustalonych norm oraz istotnych potrzeb warsztatów,

i) ustalanie w miarę potrzeby, rodzajów i norm materiałów, jakie należy przechowywać w składnicy warsztatów,

j) sprawowanie bezpośredniego nadzoru nad opracowywaniem i składaniem we właściwym czasie preliminarzy potrzebnych do wykonywania robót, wniosków o zakup materiałów i inwentarza oraz nad ich zrealizowaniem przez magazyn zasobów,

k) zarządzanie przeprowadzaniem doraźnych zakupów materiałów i inwentarza dla warsztatów, w granicach stałej zaliczki do wyrachowania (awansu) w wysokości 20.000 zł miesięcznie,

l) zawieranie umów o roboty i dostawy z wolnej ręki do wysokości 50.000 zł a w drodze przetargu do wysokości 200.000 zł, w jednym przypadku, z zachowaniem obowiązujących w tym względzie przepisów, oraz na zasadach ogólnych ustanowionych przez przełożoną dyrekcję, lub na mocy zatwierdzonych przez właściwe dyrekcje kosztorysów, albo też na mocy specjalnego upoważnienia.

3) w zakresie spraw technicznych oraz bezpieczeństwa i higieny pracy;

a) czuwanie nad terminowym, dokładnym i oszczędnym wykonywaniem wszelkich robót wchodzących w zakres czynności warsztatów,

b) czuwanie nad stanem technicznym wszelkich urządzeń i narzędzi,

c) sprawowanie nadzoru nad pogotowiem technicznym grup robót montażowych,

d) czuwanie nad prowadzeniem gospodarki energetycznej cieplnej i świetlnej,

e) czuwanie nad przeprowadzaniem rewizji urządzeń mechanicznych i elektrotecznicznych, zgodnie z obowiązującymi przepisami,

f) sprawowanie nadzoru nad prowadzeniem składnicy modeli i rysunków,

g) wykonywanie urzędowego nadzoru nad legalizacją liczników i przyrządów pomiarowych,

h) sprawowanie nadzoru nad bezpieczeństwem pracy, w szczególności nad tym, aby urządzenia mechaniczne warsztatów znajdowały się stale w stanie odpowiadającym warunkom bezpieczeństwa pracy,

i) czuwanie nad zapewnieniem szybkiej i skutecznej pomocy w nieszczęśliwych wypadkach,

j) czuwanie nad zabezpieczeniem warsztatów od pożarów oraz nad przestrzeganiem odnośnych przepisów, w szczególności nad stanem technicznym urządzeń przeciwpożarowych, nad sprawnością warsztatowej straży pożarnej oraz nad pogotowiem pożarowym,

k) czuwanie według wskazówek lekarza rejonowego i właściwych organów dyrekcji, nad zdrowotnością pomieszczeń służbowych w warsztatach i nad biegiem pracy, nad czystością w budynkach i na placu, należącym do warsztatów oraz nad pogotowiem sanitarnym.

§ 4.

Pomoc i zastępstwo naczelnika warsztatów.

1. Do pomocy naczelnika warsztatów może być przydany zastępca, mianowany i zwalniany przez Ministra Komunikacji.
2. Zastępca naczelnika warsztatów:
   1) podlega naczelnikowi warsztatów, jako swojemu bezpośredniemu zwierzchnikowi;
   2) wydaje pod osobistą odpowiedzialnością, zgodnie z właściwymi przepisami i zarządzeniami naczelnika i podpisuje z upoważnienia naczelnika decyzje w sprawach, należących zasadniczo do kompetencji naczelnika, a przekazanych mu przez naczelnika do samodzielnego załatwienia;
   3) wydaje pod osobistą odpowiedzialnością zarządzenia nie wchodzące w zakres jego kompetencji, w przypadkach nagłych, i nadzwyczajnych, zagrażających bezpieczeństwu urządzeń kolejowych lub życiu ludzkiemu oraz w innych przypadkach, mogących wyrządzić straty dla PKP, zawiadamiając każdorazowo i niezwłocznie o tym naczelnika warsztatów.
3. Zastępca naczelnika warsztatów obejmuje kierownictwo warsztatów, jeżeli naczelnik warsztatów jest nieobecny, lub nie może pełnić swych czynności służbowych.
4. W razie jednoczesnej nieobecności naczelnika i zastępcy kierownictwa warsztatów obejmuje jeden z kierowników działu (biur) warsztatów, wyznaczony przez naczelnika służby elektrotechnicznej na wniosek naczelnika warsztatów.
5. W razie nieobecności na służbie naczelnika warsztatów na zastępującego przechodzi zakres działania i odpowiedzialność służbowa naczelnika.

§ 5.

Biuro administracyjne.

Do zakresu działania biura administracyjnego należy:

1) załatwianie spraw personalnych w zakresie takim, w jakim je załatwiają oddziały kolei państwowych;

2) załatwianie spraw finansowo - rachunkowych i gospodarczych, w szczególności:

a) opracowywanie preliminarza budżetowego rocznego i okresowego,
b) rejestrowanie przydzielonych kredytów i dokonanych wydatków,
c) sporządzanie okresowych i rocznych sprawozdań rachunków oraz innych przewidzianych w przepisach,
d) sporządzanie list płacy, list premiowych i innych, dokumentów płatniczych, określonych jako wypłaty tymczasowe według przepisów ogólnych o rachunkowości PKP,
e) prowadzenie list potrąceń służbowych pracowników i ewidencji zobowiązań pieniężnych,
f) prowadzenie statystyki budżetowej, statystyki zużycia materiałów zasobowych oraz statystyki wyników gospodarczych,
g) prowadzenie książek materiałowych,
h) sporządzanie rachunku materiałowego (budżetowego) i zasobowego,
i) sporządzanie faktur i rachunków na roboty wykonane na zamówienie lub z kredytów na ten cel przeznaczonych oraz robót wykonanych na rachunek innych urzędów i instytucji,
j) rejestrowanie inwentarza użytkowego, oraz sporządzanie wykazów okresowych i inwentarza,
k) kontrola rachunkowości w biurach i działach oraz w składnicy warsztatów, co do prawidłowego jej prowadzenia,
l) wystawianie zamówień do poszczególnych działów (biur) na wykonanie robót programowych i innych zamówień oraz sporządzania faktur, rachunków i protokółów odbiorczych na wytwór,
m) prowadzenie statystyki kosztów robocizny i materiałów z podziałem na poszczególne polecenia, kosztów ogólnych, socjalnych i premii za wydajność pracy oraz wyników gospodarczych,
n) badanie umów i zamówień na dostawy i roboty wykonane dla warsztatów, ze stanowiska budżetowego i rachunkowego,
o) sprawdzanie prawidłowości zarachowania robocizny i materiałów,

p) rozdział przyborów kancelaryjnych i materiałów piśmiennych,
r) prowadzenie kancelarii warsztatów.

§ 6.

Biuro techniczne.

Do zakresu działania biura technicznego należy:

1) sporządzanie i przechowywanie rysunków i planów dotyczących urządzeń z zakresu silnych prądów, teletechniki i zabezpieczenia ruchu pociągów;
2) prowadzenie ewidencji urządzeń mechanicznych warsztatów i pogotowi technicznych, oraz ewidencji technicznego inwentarza warsztatowego i pogotowi technicznych, jak również zmian i napraw;
3) prowadzenie rejestracji maszyn i materiałów znajdujących się w okresie gwarancyjnym;
4) opracowywanie preliminarzy: inwestycyjnego, narzędziowego i materiałowego;
5) sporządzanie wykresów statystycznych, dotyczących wyników gospodarczych warsztatów;
6) opracowywanie kart charakterystycznych (metryk) obrabiarek, w porozumieniu z właściwymi działami warsztatowymi;
7) sporządzanie sprawozdań technicznych z działalności warsztatów;
8) udział w próbach przy odbiorze naprawionych lub wykonanych urządzeń w warsztatach, oraz nowych urządzeń technicznych warsztatów;
9) prowadzenie statystyki miesięcznego rozchodu materiałów, części zapasowych i narzędzi;
10) sprawy doraźnych zakupów materiałów i inwentarza oraz przeprowadzanie takich zakupów;
11) udział w komisjach odbiorczych materiałów zasobowych oraz sporządzanie protokółów odbioru materiałów od dostawców, na podstawie umów, zamówień i z doraźnego zakupu;
12) sporządzanie kopii zatwierdzonych planów, wykresów, rysunków i szkiców oraz sporządzanie wyciągów z projektów i kosztorysów dla potrzeb działów warsztatowych;
13) szkolenie techników i rysowników pod względem postępu wiedzy technicznej i stosowania obowiązujących norm;
14) sprawy urządzeń technicznych w warsztatach, mających na celu bezpieczeństwo pracy, badanie i prowadzenie statystyki wypadków;
15) pierwsza pomoc ratowniczo-sanitarna;
16) sprawy techniczne urządzeń przeciwpożarowych;
17) sporządzanie planu dyżurów członków straży pożarnej;
18) opracowywanie, przy współudziale innych działów i biur, regulaminu i instrukcji oraz projektów i wniosków usprawnienia wszystkich dziedzin pracy warsztatów w celu zwiększenia ich wydajności, udoskonalenia jakości wytworów i zmniejszenia kosztów, w szczególności opracowywanie projektów i wniosków z dziedziny:
   a) metod i rozwoju organizacji pracy,
   b) racjonalnego podziału pracy w działach i biurach warsztatów i polepszenia warunków pracy,
   c) programu robót oraz planowego i terminowego wykonania go, planów naprawy poszczególnych rodzajów urządzeń i ich części,
   d) planu terminów dla poszczególnych robót we wszystkich działach,
   e) formularzy do odpisów poszczególnych robót, oraz kart roboczych służących do wykonania poszczególnych robót,
   f) ulepszenia istniejących i wprowadzenia nowych urządzeń technicznych i ich normalizacja,
   g) norm zapasowych części i materiałów do napraw urządzeń z zakresu silnych prądów, teletechniki i zabezpieczenia ruchu pociągów,
   h) planu przechowywania, uzupełnienia i wydawania narzędzi warsztatowych i pogotowi technicznych,
   i) prowadzenie statystyki uszkodzonych narzędzi warsztatowych i pogotowi technicznych,
   j) usuwanie marnotrawstwa materiałów, czasu, energii, miejsca i t. p.
19) inicjowanie, rozpatrywanie i kwalifikowanie wniosków, projektów i udoskonaleń w pracy, składanych przez pracowników w dziedzinie usprawnienia pracy w warsztatach, oraz stawianie wniosków o udzielenie za nie nagród;
20) opracowywanie instrukcji i regulaminów, związanych z wprowadzeniem w życie zmian organizacji pracy warsztatów, jak również opracowywanie wszelkich sprawozdań z tej dziedziny;
21) opracowywanie regulaminów i przepisów dotyczących urządzeń technicznych warsztatów;
22) dyspozycja pracy, w szczególności:
   a) opis robót przy współudziale kierującego odnośnymi robotami, z uwzględ-

nieniem materiałów potrzebnych do wykonania robót,

b) wystawianie podpoleceń na poszczególne roboty,

c) wypisywanie kart roboczych na roboty do wykonania w grupach rzemieślniczych;

23) kalkulacja, w szczególności:

a) wypisywanie na kartach roboczych czasu, określonego w terminarzach;

b) obliczanie ogólnej ilości godzin terminarzowych na roboty wymienione w poleceniach,

c) kontrola stosowania stawek terminarzowych i stawianie wniosków o ich zmiany lub uzupełnienie;

24) dyspozycja terminów, w szczególności:

a) wystawianie na podpolecenia terminów zakończenia robót (dnia kalendarzowego),

b) wydawanie zarządzeń wykonania robót;

25) dyspozycja materiałów potrzebnych do wykonania robót, w szczególności:

a) wypisywanie zapotrzebowań materiałów na poszczególne roboty z magazynu zasobów lub z podręcznego magazynu warsztatów, oraz pobieranie i dostarczanie ich do miejsca pracy,

b) udział w opracowaniu preliminarza materiałowego;

26) przeprowadzanie kontroli wykonywania robót w wyznaczonych terminach;

27) składanie bezpośrednio naczelnikowi warsztatów pisemnych raportów interwencyjnych, o niewykończonych w terminie robotach z równoczesnym podaniem powodów niedotrzymania terminów;

28) stwierdzanie jakości wykonanych robót;

29) sprawdzanie, według podpoleceń, jakości zużytych materiałów;

30) składanie bezpośrednio naczelnikowi warsztatów pisemnych raportów o usterkach wykonania robót i o nieprzyjętych robotach z podaniem przyczyn ich nieprzyjęcia;

31) zarządzanie składem rysunków i biblioteką warsztatów.

§ 7.

Działy warsztatów.

1. Do zakresu działania działu ogólno-warsztatowego należy organizowanie i prowadzenie wszystkich robót ogólno-warsztatowych z zakresu robót na obrabiarkach do metali, robót ślusarskich, blacharskich, stolarskich, kowalskich i robót malarsko-szklarskich.

2. Do zakresu działania działu silnych prądów należy organizowanie i prowadzenie robót silnoprądowych z zakresu transformatorów, prądnic, silników i urządzeń rozdzielczych, naprawa i cechowanie przyrządów pomiarowych, oświetlenia żarowo-naftowego, naprawa akumulatorów z zakresu urządzeń teletechnicznych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu pociągów.

3. Do zakresu działania działu teletechnicznego należy organizowanie i prowadzenie robót związanych z naprawą urządzeń teletechniki, z zakresu telegrafu, telefonii, sygnalizacji teletechnicznej, zegarów mechanicznych i elektrycznych, radia i urządzeń megafonowych i piorunochronów.

4. Do zakresu działania działu zabezpieczenia ruchu pociągów należy organizowanie i prowadzenie wszystkich robót związanych z urządzeniami nastawczymi wewnętrznymi i zewnętrznymi, mechanicznymi i elektrycznymi, blokowymi, sygnalizacji kolejowej oraz zabezpieczenia przejazdów w poziomie szyn.

5. Działy warsztatów dzielą się na grupy robót, a grupy robót na drużyny rzemieślniczo-robotnicze. Drużyny są z reguły dozorowane przez przodowników zatrudnionych poza tym narówni z rzemieślnikami.

6. Zależnie od właściwości wykonywanych robót w skład działów warsztatów mogą wchodzić następujące grupy robót:

1) w dziale ogólno-warsztatowym:

a) grupa mechanicznej obróbki metali,
b) „ ślusarska,
c) „ blacharska,
d) „ kowalska,
e) „ stolarska,
f) „ malarsko-szklarska,
g) „ montażowa.

2) w dziale silnych prądów:

a) grupa maszyn elektrycznych i transformatorów,
b) grupa przyrządów pomiarowych,
c) grupa akumulatorów,
d) grupa montażowa.

3) w dziale teletechnicznym:

a) grupa telefoniczna,
b) grupa telegraficzna,
c) grupa sygnalizacji,
d) grupa montażowa.

4) w dziale zabezpieczenia ruchu pociągów:

a) grupa urządzeń nastawczych mechanicznych,
b) grupa urządzeń nastawczych elektrycznych,
c) grupa urządzeń blokowych,
d) grupa urządzeń zapór drogowych,
e) grupa montażowa.

7. Rodzaje i ilość grup w poszczególnych działach warsztatów ustala dyrektor kolei państwo-

wych, przestrzegając zasady, że zależnie od zakresu pracy poszczególnych grup mniejsze z nich powinny być łączone w większe, np. grupa stolarska z grupą malarsko-szklarską.

8. Podział grup robót na drużyny i skład drużyn ustala naczelnik warsztatów.

§ 8.

Składnica warsztatowa.

Zakres czynności i organizację składnicy warsztatowej ustala osobna Instrukcja zatwierdzona przez Ministra Komunikacji.

§ 9.

Kierownictwo biur warsztatów.

1. Na czele biur warsztatów stoją kierownicy biur, mianowani i zwalniani przez Ministra Komunikacji.

2. Kierownicy biur warsztatów:

1) podlegają bezpośrednio naczelnikowi warsztatów i są odpowiedzialni przed nim za prowadzenie powierzonych mu biur, polecenia jednak służbowe otrzymują także od zastępcy naczelnika warsztatów, w granicach jego kompetencji;

2) sprawują bezpośredni nadzór nad pracami powierzonych mu biur, w szczególności nad należytym stosowaniem obowiązujących przepisów instrukcji służbowych oraz poleceń i wskazówek zwierzchników, nad przestrzeganiem godzin pracy przez pracowników biur, oraz nad równomiernym i celowym podziałem pracy w biurach;

3) decydują pod osobistą odpowiedzialnością w sprawach przekazanych ich kompetencji przez naczelnika warsztatów;

4) rozpatrują projekty załatwień pisemnych opracowanych w biurach, przed przedstawieniem do zatwierdzenia naczelnikowi warsztatów;

5) kierownika biura nieobecnego na służbie zastępuje pracownik wyznaczony przez naczelnika warsztatów, na wniosek kierownika biura. Na zastępującego przechodzi zakres działania i odpowiedzialność służbowa kierownika biura.

§ 10.

Kierownictwo działów warsztatów.

1. Na czele działów warsztatów stoją kierownicy, mianowani i zwalniani przez Ministra Komunikacji.

2. Kierownicy działów warsztatów:

1) podlegają bezpośrednio naczelnikowi warsztatów i są odpowiedzialni przed nim za prowadzenie powierzonych im działów polecenia jednak służbowe otrzymują także od zastępcy naczelnika w granicach jego kompetencji;

2) sprawują bezpośredni nadzór nad terminowym wykonywaniem robót wchodzących w zakres działania powierzonych im działów zgodnie z obowiązującymi przepisami, z planem robót, w myśl zasad celowej i oszczędnej gospodarki i zgodnie z potrzebami obrony państwa;

3. opracowują wnioski o ulepszenie metod pracy w warsztatach w kierunku obniżenia kosztów produkcji;

4) decydują pod osobistą odpowiedzialnością w sprawach przekazanych ich kompetencji przez naczelnika warsztatów;

5) mają prawo pod osobistą odpowiedzialnością wydawać zarządzenia przekraczające przekazane im przez naczelnika warsztatów kompetencje w przypadkach nagłych, zagrażających bezpieczeństwu urządzeń kolejowych, lub życiu ludzkiemu, obowiązani są jednak zawiadomić o tym bezzwłocznie naczelnika warsztatów;

6) rozpatrują wszelkie projekty techniczne i techniczno-gospodarcze przed przedstawieniem ich naczelnikowi warsztatów;

7) opracowują osobiście ważniejsze projekty.

3. Kierownicy działów warsztatów, w szczególności:

1) sprawują nadzór nad terminowym i należytym wykonywaniem robót powierzonych działom;

2) przedstawiają naczelnikowi warsztatów programy robót i wnioski o racjonalnym użyciu narzędzi i urządzeń mechanicznych w działach oraz składają raporty o wszelkich uchybieniach, przekroczeniach i przestępstwach służbowych podległych pracowników;

3) sprawują kontrolę wydajności pracy w dziale;

4) sporządzają zapotrzebowania na materiały, zarządzają ich pobieranie ze składnicy i kontrolują właściwe ich użycie;

5) czuwają nad bezpieczeństwem i sprawnością urządzeń technicznych w podległych działach;

6) starają się o należyte wykorzystanie pracowników i o umiejętne ich zatrudnienie pod względem fachowym;

7) czuwają nad przestrzeganiem i należytym stosowaniem w działach obowiązu-

jących przepisów, instrukcji, zarządzeń i wskazówek zwierzchników;

8) prowadzą fachowe pouczenie podległych pracowników i wyszkolenie uczniów warsztatowych;

9) sprawują opiekę nad uczniami warsztatowymi w sensie wychowania fizycznego i moralnego;

10) czuwają nad ochroną mienia warsztatowego, powierzonego opiece podległych im działów;

11) czuwają nad bezpieczeństwem pożarowym w części warsztatów powierzonej opiece podległych im działów;

12) czuwają nad stanem technicznym przyrządów przeciwpożarowych, znajdujących się w części warsztatów powierzonych opiece podległych im działów;

13) czuwają nad bezpieczeństwem pracy w podległych im działach;

14) czuwają nad utrzymaniem porządku i czystości w podległych im działach;

15) czuwają nad zachowaniem rozchodu robocizny i materiałów w granicach ustalonych norm;

16) czuwają nad zwrotem do magazynu zasobów materiałów odzyskanych i nieużytych;

17) czuwają nad należytym stanem inwentarza i narzędzi oraz nad ich przechowaniem, nad zaopatrzeniem pracowników działów w potrzebne materiały i narzędzia oraz nad oszczędnym i należytym ich używaniem w pracy;

18) czuwają nad utrzymaniem w aktualnym stanie znajdujących się w działach tablic orientacyjnych, poglądowych i przepisów służbowych przeznaczonych do informowania pracowników.

4. Kierownika działu warsztatów nieobecnego na służbie zastępuje pracownik wyznaczony przez naczelnika warsztatów na wniosek kierownika działu. Na zastępującego przechodzi zakres działania i odpowiedzialność służbowa kierownika działu.

§ 11.

Kierownictwo grupy robót.

1. Na czele grupy robót stoi kierownik robót warsztatowych, mianowany i zwalniany przez dyrektora kolei państwowych.

2. Kierownik robót warsztatowych:

1) podlega kierownikowi działu warsztatów jako swojemu bezpośredniemu zwierzchnikowi;

2) kieruje powierzoną mu przez naczelnika warsztatów grupą robót i jest za jej prowadzenie odpowiedzialny przed kierownikiem działu;

3) wydaje polecenia służbowe członkom drużyn wchodzących w skład grupy robót;

4) przydziela roboty drużynom grupy robót;

5) przedstawia kierownikowi działu programy robót i wnioski o racjonalnym użyciu narzędzi i urządzeń mechanicznych w grupie robót oraz składa raporty o wszelkich uchybieniach, przekroczeniach i przestępstwach służbowych podległych pracowników;

6) sprawuje bezpośrednią kontrolę obecności pracowników grupy i wydajności pracy;

7) sporządza zapotrzebowania na materiały, zarządza ich pobranie ze składnicy warsztatowej i kontroluje ich właściwe i oszczędne użycie;

8) sprawuje bezpośredni nadzór nad terminowym i należytym wykonywaniem robót powierzonych grupie robót;

9) czuwa nad bezpieczeństwem i sprawnością urządzeń technicznych w podległej grupie robót;

10) czuwa nad przestrzeganiem i należytym stosowaniem obowiązujących instrukcji, zarządzeń i poleceń zwierzchników;

11) czuwa nad ochroną mienia warsztatowego powierzonego opiece grupy;

12) czuwa nad stanem technicznym przyrządów przeciwpożarowych znajdujących się w części warsztatów powierzonej opiece grupy;

13) czuwa nad bezpieczeństwem pożarowym w części warsztatów powierzonej opiece grupy;

14) czuwa nad bezpieczeństwem pracy, w szczególności nad stosowaniem środków ochraniających pracowników grupy przed nieszczęśliwym i wypadkami, oraz udziela pracownikom grupy pierwszej pomocy w nieszczęśliwych wypadkach;

15) czuwa nad utrzymaniem porządku i czystości w części warsztatów powierzonej opiece grupy oraz nad higieną pracy;

16) czuwa nad należytym stanem inwentarza i narzędzi oraz nad ich przechowaniem, nad zaopatrzeniem pracowników grupy w potrzebne materiały i narzędzia, oraz nad oszczędnym i należytym ich zużywaniem w pracy;

17) czuwa nad utrzymaniem w aktualnym stanie znajdujących się w grupie robót tablic orientacyjnych, poglądowych i przepisów służbowych, przeznaczonych do informowania pracowników.

§ 12.

Personel wykonawczy warsztatów.

W skład warsztatów wchodzi prócz personelu kierowniczego, odpowiednia ilość personelu wykonawczego, w granicach etatów zatwierdzonych przez Ministra Komunikacji, w szczególności pracownicy referendarscy i personel pomocniczy biur i działów warsztatów, przodownicy rzemieślników, rzemieślnicy specjaliści, st. rzemieślnicy, rzemieślnicy, pomocnicy rzemeślników, przodownicy robotników i robotnicy.

§ 13.

Regulamin warsztatów.

Szczegółowy podział czynności oraz tryb pracy w warsztatach ustala regulamin wydany przez naczelnika warsztatów.

196.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 listopada 1946 r. o ustanawianiu oddziałów elektrotechnicznych i oddziałów elektrotrakcyjnych kolei państwowych.

Na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 roku o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr 89, poz. 705) zarządzam, co następuje:

§ 1.

§ 5 zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 kwietnia 1945 r. o utworzeniu i organizacji służby elektrotechnicznej we wszystkich DOKP (Dz. Urz. M.K. Nr 7, poz. 51) otrzymuje brzmienie:

„W służbie elektrotechnicznej dyrekcje okręgowe kolei państwowych dzielą się na oddziały elektrotechniczne. Ponadto dla linii kolejowych zelektryfikowanych w poszczególnych DOKP tworzy się oddziały elektrotrakcyjne.

Ilość, siedziby i granice oddziałów elektrotechnicznych i oddziałów elektrotrakcyjnych ustala Minister Komunikacji".

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

I. 1 — 114-14-46.

DZIAŁ APROWIZACJI I ZAOPATRYWANIA

197.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 października 1946 roku o ustaleniu zakresu działania wydziałów aprowizacji i zaopatrywania w D. O. K. P.

Na podstawie art. 17 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 roku o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. z 1930 r. Nr 89, poz. 705) zarządzam, co następuje:

§ 1.

W przepisach o podziale czynności w D.O.K.P. (Dz. Urz. M. K. z 1934 r. Nr 9, poz. 54) wprowadza się nowy paragraf „15 a" o brzmieniu następującym:

§ 15a.

Zakres działania wydziału aprowizacji i zaopatrywania.

Dział ogólny (IX[1])

1) sprawy finansowo - gospodarcze wydziału (§ 5);
2) sprawy osobowe (§§ 6 i 7) pracowników wydziału i służby aprowizacji i zaopatrywania na linii;
3) sprawy ustalania, w porozumieniu z biurem personalnym i innymi służbami, stanów ilościowych pracowników komunikacyjnych i członków ich rodzin, uprawnionych do otrzymywania kart przydziałowych;
4) sprawy rozdzielnictwa kart przydziałowych dla pracowników komunikacyjnych i członków ich rodzin;
5) sprawy realizacji odbioru i transportu artykułów żywnościowych i zaopatrywania;
6) sprawy stołówek dla pracowników komunikacyjnych;
7) w porozumieniu z biurem prawnym i finansowym sprawy umów ze spółdzielniami, dokonywującymi rozdziału artykułów żywnościowych dla pracowników komunikacyjnych i członków ich rodzin;
8) sprawy administracji i produkcji gospodarstw rolnych i ogrodniczych;
9) sprawy zakupów artykułów żywnościowych na wolnym rynku;
10) sprawy kontroli i nadzoru nad służbą aprowizacji i zaopatrywania na linii;

11) sprawy szkolenia pracowników służby aprowizacji i zaopatrywania, w porozumieniu z biurem personalnym;

12) sprawy ogólnej sprawozdawczości i statystyki gospodarki aprowizacyjnej i zaopatrywania;

13) przygotowywanie do decyzji naczelnika wydziału aprowizacji i zaopatrywania wniosków dotyczących zakupów artykułów żywnościowych i innych, przeznaczonych do rozdziału na kartki żywnościowe z funduszu obrotowego, po cenach urzędowych, do kwoty 500.000 zł. w jednym przypadku;

14) przygotowywanie do decyzji naczelnika wydziału aprowizacji i zaopatrywania wniosków dotyczących zakupów artykułów żywnościowych, przeznaczonych na dożywianie pracowników kolejowych z sum budżetowych P. K. P., przy współudziale przedstawiciela Zarządu Okręgowego Z. Z. K. z wolnej ręki lub z przetargu do kwoty 100.000 zł. w jednym przypadku.

Dział Aprowizacji (IX²)

1) sprawy ustalania preliminarzy artykułów żywnościowych do rozdzielnictwa dla pracowników komunikacyjnych i członków ich rodzin na karty przydziałowe;

2) sprawy zaopatrywania w artykuły żywnownościowe poza rozdzielnictwem na karty przydziałowe;

3) sprawy rozdziału artykułów żywnościowych na magazyny aprowizacji, punkty rozdzielcze, spółdzielnie (sklepy), stołówki, szpitale i t. p.;

4) sprawy przestrzegania norm i cen artykułów żywnościowych, rozdzielanych na karty przydziałowe;

5) sprawy przestrzegania jakości rozdzielanych artykułów żywnościowych, oraz czuwania nad jakością posiłków w stołówkach;

6) sprawy racjonalnego przechowywania i zabezpieczania od zepsucia artykułów żywnościowych;

7) sprawy przestrzegania terminów rozdzielnictwa artykułów żywnościowych;

8) sprawy racjonalnej gospodarki opakowaniem;

9) sprawy przygotowywania materiałów do sprawozdań i statystyki.

Dział Zaopatrywania (IX³)

1) sprawy opracowania planu zaopatrywania i zapotrzebowania odzieży służbowej, obuwia, materiałów inwentarialnych i przydziałowych, w porozumieniu z innymi służbami;

2) sprawy opracowania w porozumieniu z biurem personalnym i biurem finansowym, wniosków do budżetu zaopatrywania w odzież służbową, materjały inwentarialne i przydziałowe;

3) sprawy opracowania wniosków do budżetu przedsiębiorstw pomocniczych (warsztaty szewskie i krawieckie) oraz nadzór i kontrola nad tymi przedsiębiorstwami;

4) sprawy opracowania norm i warunków technicznych dla odzieży służbowej i obuwia i materiałów inwentarialnych;

5) sprawy dokonywania odbioru artykułów zaopatrywania i nadzór nad ich odpowiednim magazynowaniem;

6) sprawy opracowania rozdzielników odzieży służbowej, obuwia, materiałów inwentarialnych i przydziałowych;

7) sprawy prowadzenia nadzoru technicznego nad produkcją odzieży, obuwia i materiałów inwentarialnych wykonywanych przez przemysł na zamówienie P. K. P.;

8) sprawy prowadzenia szczegółowej rachunkowości materiałowej;

9) sprawy przygotowania materiałów do sprawozdań i statystyki.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 listopada 1946 r.

II. 1—119-5-46.

OBWIESZCZENIE

Wydanie „Przepisów służbowych dla rewizorów pociągów Nr H. 23".

W „Instrukcjach Handlowo-Taryfowych" Nr 9, poz. 29 ogłoszono zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19.VI.1946 r. o wydaniu „Przepisów służbowych dla rewizorów pociągów" (Nr H. 23), które ukazały się w formie osobnej broszury.

Przepisy te wchodzą w życie z dniem 1 grudnia 1946 r. i uchylają jednocześnie instrukcję Nr F 14, zatwierdzoną rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 9 stycznia 1930 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 2, poz. 23).

Adres Redakcji Dz. U. i Administracji Wydawnictw M. K., Warszawa, ul, Chałubińskiego 4.

Warunki prenumeraty: kwartalnie 40 zł.
Administracja Wydawnictw przyjmuje prenumeratę, którą można również wpłacać do PKO. konto czekowe w Warszawie Nr I-658. Pojedyńcze egzemplarze w cenie 10 zł są do nabycia w Administracji Wydawnictw i w Składnicach Taryfowych poszczególnych DOKP. Reklamacje z powodu nieotrzymania poszczególnych numerów należy wnosić do właściwych urzędów pocztowych niezwłocznie po otrzymaniu następnego kolejnego numeru.

Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji.

1134 — Graf. Spółdz. Pracy „Grochów", Grochowska 194.